

Relevé de décision du Comité Technique Alpes

COMITE TECHNIQUE PREPARATOIRE AU COMITE DE LA MOBILITE « ALPES »

30 NOVEMBRE 2018 - ESPACE REGION AUVERGNE-RHONE-ALPES – CHAMBERY

Participants (présents) :

Région Auvergne-Rhône-Alpes :

Olivier LAURENT (directeur adjoint Transport régional de voyageurs),
Jean-François LENNOZ (directeur adjoint Maîtrise d'ouvrage, aux territoires et aux grands projets),
Cyril PHILIS (responsable du service Contrats et Performance),
Eric SALIOU (responsable du service Desserte, infrastructures, matériel),
Services du siège et antennes: Olivier CROUZET, Bruno ROBERT (Savoie), Lionel DUILLON (Savoie),
Stéphanie ROTHE (Haute-Savoie), Giorgio BERERA, Sylvain DEBARD, Isabelle TALABARD

Services des départements :

Thibaud FICHET (Ain)

Experts SNCF

SNCF Mobilités : Didier FILLET, Christine JALICOT, Arnaud COLOMBO, Sophie THIERION DE MONCLIN

SNCF Réseau : Gérald CASTANO, Jean-Dominique LASSERRE

SNCF Gares & Connexions : Cindy PRUD'HOMME

Associations d'usagers :

Association des usagers de la ligne 53 en Maurienne : Emmanuelle COMBET

AGV-Association pour la promotion de la ligne SNCF Grenoble-Veynes : Robert CUCHET

ADTC : Alexis GRABIT, François LEMAIRE, Jérôme REBOURG, Nathalie TEPPE

AEDTF : William LACHENAL

Collectif de la défense et de la promotion du train avant-pays savoyard : Anita GITTON-BESENVAL
(usager ligne Chambéry-Lyon), Julian BOUTIN (Le Lac)

Collectif Culoz-Seysssel-Léman Express : Nicolas DEPPEZ

ADUT : Georges RABATEL, Jean-Luc EMAURE

FRAPNA Savoie : Michel LEVY

Roue libre : Guy SELLAM, Yves GOAËR

Introduction

Support de présentation – Voir pièce jointe

La Région introduit la réunion en précisant que le présent comité technique Alpes s'inscrit dans le nouveau dispositif de concertation en Auvergne-Rhône-Alpes annoncé par la Vice-Présidente déléguée aux Transports, MARTINE GUIBERT, à l'occasion de la réunion du 21 juin 2018.

Celui-ci s'appuie donc sur 2 niveaux et est décliné autour de 4 territoires (Auvergne, Nord Vallée du Rhône, Sud Vallée du Rhône et Alpes) :

- des comités techniques préparatoires, tous modes, dédiés aux associations, afin de présenter les actions de la Région et connaître les remontées du terrain ;
- des comités de mobilité (associant l'ensemble des partenaires du transport public), tous modes, visant à présenter les actions de la Région et les perspectives à moyen terme.

La réunion a pour objet de :

- Présenter un point « à date » sur le transport en Région Auvergne Rhône-Alpes ainsi que sur les orientations 2019/2020 concernant le territoire Alpes
- Echanger avec les associations au sujet de la mobilité régionale
- Identifier les sujets saillants pour les soumettre à la Vice-Présidente

Elle s'appuie sur **une présentation en 7 points** à l'issue desquels un temps d'échange est proposé :

1. Mise en place de la concertation et de la relation aux usagers
2. Bilan 2017/18 de la qualité de service
3. Desserte TER : Evolutions programmées aux services annuels 2019 et 2020
4. Les travaux sur l'infrastructure ferroviaire
5. Offre interurbaine (TITS) : bilan 2017 et orientations 2018
6. Services aux voyageurs
7. Les aménagements dans les gares et autres actions régionales

Présentation

- I. **NOUVEAU DISPOSITIF DE CONCERTATION : MISE EN PLACE DE LA CONCERTATION ET DE LA RELATION AUX USAGERS (C. PHILIS – Région Auvergne Rhône-Alpes)**

La Région présente les nouvelles dispositions mises en œuvre ou à l'étude concernant l'amélioration de la relation aux usagers ainsi que concernant le nouveau dispositif de concertation.

Temps d'échanges - questions :

<p>ADTC-Chambéry : regrette la tenue tardive du comité qui ne permet pas d'actions correctives et met les usagers dans le fait accompli.</p>	<p>La Région est consciente de cette difficulté pour 2018. Il était toutefois déjà difficile de mettre sur pied un nouveau dispositif en si peu de temps : en 2019, les comités techniques préparatoires seront programmés plus tôt dans l'année.</p>
<p>ADUT : s'interroge sur l'intérêt de la plateforme Civocracy puisqu'il n'y aura pas de réponses apportées aux remarques (par exemple, en cas de suppression prévue d'une ligne)</p>	<p>La Région indique qu'il existera toujours des canaux pour formuler des réclamations ou des demandes. L'outil Civocracy vise avant tout à permettre à des usagers à exprimer des propositions et formaliser des retours sur des sujets d'actualité concernant la mobilité.</p>
<p>Collectif de la défense et de la promotion du train avant-pays savoyard : regrette vivement qu'aucune information (sur les nouveaux horaires SA2019 ferroviaires) n'ait été communiquée aux usagers. Pourquoi les élus ne sont pas prévenus ?</p>	<p>La Région est consciente de ne pas être dans le « bon timing » (ainsi, pour le SA2019, l'information a été transmise trop tardivement). Il faut en effet trouver un temps d'information en amont. La Région répond qu'il y a eu un manque d'informations et le regrette. Toutefois, SNCF a envoyé des informations aux « grands » élus.</p>
<p>ADTC-Grenoble et Chambéry : s'interrogent sur la capacité de pouvoir travailler sérieusement avec un territoire aussi vaste et ce dispositif en 4 plaques. Ils demandent un retour d'expérience du nouveau dispositif de concertation. En 2020, il faudra voir s'il faut faire évoluer le découpage en 4 plaques pour le territoire régional.</p>	<p>La Région confirme que le nouveau découpage territorial répond à une orientation de l'exécutif. Des adaptations seront possibles, et l'une d'entre elle consisterait à renforcer le nombre de comités techniques sur les territoires denses en sujets/enjeux comme les Alpes. La Région formalisera un agenda pour 2019 prochainement.</p>

II. DESERTE TER : BILAN 2017/2018 QUALITE DE SERVICE (C. PHILIS – Région Auvergne Rhône-Alpes)

Dans la partie II du support de présentation, la Région présente les résultats TER 2017-2018. Après plusieurs années difficiles, 2017 a vu une hausse sensible de la fréquentation TER (+3,4%). Cette tendance s'est inversée début 2018, avec, au printemps, une chute significative du trafic du fait des mouvements sociaux. Les données de fin d'année 2018 seront décisives pour identifier l'impact sur le trafic dans la durée.

Les principales données relatives à la qualité de production sont exposées :

- Non réalisation de l'offre en opérationnel (Région) : 1% de trains supprimés en 2017
- Ponctualité des trains (à 5,59') (Région) : 87,7% en 2017
- Les données spécifiques aux lignes Annemasse – St-Gervais, St-Gervais – Vallorcine, Bellegarde – Evian, Chambéry – Annecy, Annecy – La Roche sur Foron, Bellegarde – Chambéry, Chambéry – Modane, Valence – Grenoble, Grenoble – Veynes, Lyon – Chambéry et Chambéry – Bourg-St-Maurice sont également présentées.

Un point spécifique à « l'emport » (matériel roulant et surcharge) est réalisé par la SNCF :

La SNCF indique que 2018 a été marquée par des problèmes de matériel et de disponibilité. Post-été 2018, la situation s'est tendue avec une hausse des heurts (voitures, animaux, arbres...) qui ont entraîné une indisponibilité du matériel avec un afflux début septembre au technicentre de Vaise. A l'automne la situation s'est redressée mais les marges de manœuvre s'avèrent restreintes au regard du parc matériel régional.

Temps d'échanges - questions :

<p>L'AEDTF : demande comment se fait la distinction entre le trafic général et l'heure de pointe. Elle souhaite connaître la tendance au 3^e trimestre 2018.</p>	<p>La Région indique qu'elle dispose de données de comptages permettant d'identifier les fréquentations par trains (heures de pointe ou creuses). En revanche les données de trafic (en VK) sont transmises par axes sans distinction de plages horaires. Au 3^e trimestre, la tendance est à la baisse (dans le sillage des mouvements sociaux). Il est encore trop tôt pour identifier des tendances dans le temps : les données de septembre ne seront disponibles que fin novembre à M+2.</p>
<p>L'ADTC : demande s'il y a une pénalité quand il y a un problème de correspondance.</p>	<p>La Région répond que la SNCF doit assurer des correspondances « contractuellement », donc en opérationnel. Il n'existe pas de mécanisme de pénalisation en cas de problème.</p>
<p>ADUT : concernant les lignes Lyon-SAG/Grenoble/Chambéry et le sujet des PN (passages à niveau), demande ce qui est fait quand il y a une avarie sur un PN et que le train circule à 30 km/h. Elle trouve qu'il y a une multiplication des problèmes avec les PN.</p>	<p>La Région indique qu'il n'est pas possible d'apporter une réponse à ce type de question en séance. SNCF-Réseau prend note de la remarque.</p>

III. DESERTE TER : EVOLUTIONS PROGRAMMEES AUX SERVICES ANNUELS 2019 ET 2020 (E. SALIOU et experts desserte – Région Auvergne Rhône-Alpes / SNCF-Mobilités Didier FILLET, Christine JALICOT, Arnaud COLOMBO et S. THIERION DE MONCLIN / SNCF-Réseau G. CASTANO et J-D LASSERRE)

SNCF Réseau présente le contexte des travaux programmés en gare de Lyon-Part Dieu. Ces travaux, lourds, portent sur la création d'une 12^{ème} voie pour fluidifier à terme la circulation des trains. Ces travaux se dérouleront de 2019 à 2022 avec des conséquences importantes sur l'ensemble des circulations ferroviaires de l'étoile Lyonnaise et par voie de fait, à l'échelle régionale.

En 2019, année la plus fortement impactée, ces travaux vont entraîner une baisse de la desserte à la gare de Lyon Part-Dieu et une évolution sensible du service, notamment sur certains axes (Lyon-Grenoble, Lyon-Chambéry et Lyon-Annecy).

La SNCF indique qu'une information large sera réalisée concernant le plan de transport mis en œuvre à compter du 9 décembre 2018.

Au regard de ces éléments, la Région présente les principales évolutions identifiées au service annuel 2019 et 2020 (voir présentation en pièce-jointe) :

- Lyon – Grenoble, Lyon-Chambéry et Lyon-Annecy (+ Nord Isère et Avant-Pays Savoyard : évolutions sensibles des dessertes.

Temps d'échanges - questions :

<p>ADTC-Grenoble : estime que le bilan TER 2017-2018 est catastrophique et qu'il pourrait être présenté au lieu de passer directement aux SA2019 et 2020... Beaucoup d'associations sont concernées par les problèmes sur Grenoble.</p>	<p>La Région indique qu'elle vient précisément de dresser un bilan d'ensemble. Des données ont également été présentées et pointent d'ores et déjà les difficultés sur des axes identifiés (Grenoble-Lyon par exemple). Elle indique que le sujet fait d'ailleurs l'objet d'un suivi conventionnel spécifique avec un mécanisme de pénalisation/incitations visant à conduire la SNCF à améliorer la qualité de service.</p>
<p>ADUT : estime qu'il y a d'autres travaux majeurs que la gare de la Part-Dieu et qui concernent les Alpes (et ces travaux ne sont pas liés au SA2019). Ces travaux impactent le service aux voyageurs.</p>	<p>La Région indique qu'un point sur la planification des travaux à venir sera réalisé juste après. Effectivement, d'autres travaux auront également lieu en 2019.</p>
<p>Collectif de la défense et de la promotion du train avant-pays savoyard : s'insurge concernant la proposition de desserte envisagée concernant la ligne Lyon-Chambéry. Les horaires des trains du soir sont insuffisants (en heure de pointe à 18h, il y a un car...avec le froid, la neige). L'alternative en autocars n'est pas viable et les conséquences pour le territoire sont et seront considérables.</p>	<p>La Région répond qu'elle a bien identifié le problème et que des solutions sont à l'étude. Des réunions spécifiques vont se tenir pour évoquer le sujet au regard des fortes remontées de terrain actuelles.</p>

Slide Evolution du service en 2019 -Liaisons entre Chambéry et l'avant-pays savoyard/le Nord Isère

<p>Plusieurs associations : s'interrogent sur la validation de cette offre alors que la Région constate d'elle-même qu'elle ne convient pas aux besoins. Elles s'interrogent sur le trop faible nombre de liaisons entre Chambéry et l'avant-pays savoyard et le nord Isère : l'offre n'est pas suffisante.</p>	<p>La Région admet qu'il n'y a pas eu une attention suffisante sur cette partie de la desserte dans un contexte de refonte lourde des dessertes autour de Part-Dieu ; la mise en œuvre d'adaptations est donc nécessaire. Elle indique qu'il sera difficile d'ajouter de nouveaux trains, mais que ce qui peut être fait le sera. Il faudra envisager des alternatives mixtes fer/route.</p>
--	--

<p>ADUT : sur la ligne Lyon-Chambéry, il faut passer par Ambérieu (avec Lyon – St-André – Chambéry, les conditions sont bien différentes). Il est surprenant de ne pas pouvoir circuler facilement entre Lyon et Chambéry.</p> <p>S'il n'y a pas de service public (comme le train), il faut alors prendre l'autoroute (A43). Les usagers se retrouvent « pieds et poings liés ». Les frais de transport augmentent avec l'autoroute. Quelle est donc la stratégie politique de la Région ?</p>	<p>La Région répond que les choix faits sur la ligne Lyon-Chambéry ont avant tout cherché à « sauver des circulations et des fonctionnalités » en lien avec les travaux lourds de la Part-Dieu. Ainsi le report de circulation via Ambérieu constituait la moins mauvaise des solutions compte-tenu du contexte. De plus il n'y a pas les mêmes conditions de circulation selon les sections utilisées (ex. St-André le Gaz) ; voie unique ou non, croisements, itinéraires plus fiables que d'autres, charges de trafic.</p> <p>La stratégie de la Région en matière de transports pour le territoire Alpes vise avant tout à permettre la mobilité du quotidien et à « amortir » les impacts des travaux du NFL sur les prochaines années.</p>
<p>FRAPNA Savoie : Michel LEVY demande à quel horizon sera réalisé la liaison Lyon-Turin</p>	<p>La Région indique qu'il n'est pas possible à ce stade de donner de date (se reporter au rapport Duron).</p>
<p>ADTC : concernant l'alternance des gares, pourquoi n'est-il pas possible de faire la même chose pour Lyon-Chambéry que pour Lyon-Grenoble ? Pourquoi pas un train sur deux à Lyon Perrache ou Lyon Part-Dieu ?</p>	<p>La Région répond qu'il a été choisi de simplifier la desserte ; il n'est pas possible de tout refaire concernant le SA2019 (il y a beaucoup d'interdépendances dans le transport ferroviaire).</p> <p>La SNCF explique que prolonger un train de Lyon Part-Dieu à Lyon Perrache risque d'entraîner un conflit avec d'autres dessertes. Elle précise que les questions des associations ont été étudiées et qu'il a été privilégié le fait de « mettre le plus de trains pour satisfaire le plus de monde ». Il s'agit de garantir un intérêt collectif au plus grand nombre d'usagers. L'opportunité de mutualiser les sillons Ancey et Chambéry vers Lyon a donc été retenue.</p>
<p>ADUT : estime que le SA2019 impacte très fortement La Verpillière et que cela n'est pas équilibré.</p>	<p>La Région répond que la gare de la Verpillière est toujours desservie par les Lyon Grenoble à la demi-heure en heure de pointe en 2019 avec les modifications de terminus présentées et par les trains St André le Gaz - Lyon également à la demi-heure.</p>
<p>ADTC : s'interroge sur la fiabilité du service et notamment sur les correspondances (ex. TGV-TER Tarentaise ou TER/TER). Elle cite le cas d'un TER qui part régulièrement avant l'arrivée d'un TGV. Elle s'inquiète sur le bon fonctionnement de ces correspondances prévues « sur le papier ». Elle demande également que les</p>	<p>La Région confirme que le travail a été fait pour que les correspondances proposées soient « robustes », donc fiables. C'est dorénavant à l'exploitant SNCF d'assurer la qualité de production.</p> <p>La SNCF note qu'il peut aussi y avoir des retards de TGV tels (et récurrents) qu'il faut faire un choix entre faire partir le TER ou bien risquer de</p>

correspondances soient indiquées sur les fiches horaires (c'est un besoin pour l'utilisateur).	supprimer un train « à la suite ». Toujours est-il que tout est fait en opérationnel pour assurer les correspondances, notamment sur les derniers trains du soir.
Roue libre : se demande comment cela se passe pour un usager avec un vélo dans un car ?	La Région répond qu'il est possible de poser son vélo dans les Cars Région (en soulte). Avec les cars SNCF, une amélioration sera apportée dès 2019 avec des dispositions analogues.
ADUT : estime que la desserte par car serait compliquée pour une ligne qui dessert des petits villages, notamment en période hivernale (temps de parcours, risque neige etc..)	La Région indique que les cars peuvent circuler en situation perturbée. Il peut toutefois exister des situations de « crise » : les services autocars demeurent fiables et conçus pour tenir les horaires annoncés.
ADUT : avec le car, il y aura trop de voyageurs et cela ne fonctionnera pas. Ce n'est pas une solution satisfaisante.	La Région indique que sur les circulations de pointe des renforts (doublages) seront proposés.
Collectif de la défense et de la promotion du train avant-pays savoyard : confirme que l'action régionale n'est pas équitable dans la desserte des différentes gares. La suppression de services dans de telles proportions pour des gare comme Lépin-le-Lac est inadmissible.	La Région explique qu'une réunion aura lieu mercredi prochain avec les associations concernées qui permettra de reparler de tous ces problèmes, des correspondances, de ce qui peut être fait sur 2019 et 2020.

Slide Evolution du service en 2019 - Maurienne et Tarentaise

Association des usagers de la ligne 53 en Maurienne : le SA2019 pour les secteurs de la Maurienne et la Tarentaise génère des temps de trajets supplémentaires. Ceci n'est pas nouveau et ne fait que s'aggraver.	La SNCF répond que les ajustements de dessertes peuvent parfois se traduire par des allongements de temps de parcours. C'est effectivement le cas pour certaines circulations dans les vallées alpines.
---	---

Slide Evolution du service en 2019 – Grenoble-Gap

AGV-Association pour la promotion de la ligne SNCF Grenoble-Veynes : s'inquiète vivement sur l'avenir de la ligne, ceci d'autant qu'une fermeture est annoncée pour décembre 2020 ... Cela crée une inquiétude car l'étude amont n'est pas encore lancée. D'ici décembre 2020, pourquoi ne pas faire des travaux provisoires (il y a des sections correctes, d'autres fatiguées où des travaux sont nécessaires) ? L'association affirme qu'il y a une volonté locale forte pour le maintien de cette ligne. L'association souhaite avoir des garanties sur la pérennité de la ligne (non fermeture) dans la durée .	La SNCF répond qu'il y a un risque de détérioration de l'infrastructure et qu'il s'agit actuellement de boucler un tour de table financier pour réaliser les travaux d'urgence nécessaires. L'Etat a été interrogé et doit donner sa position pour l'engagement de ces opérations. La Région complète en indiquant qu'il n'y a à ce stade pas de possibilité de « garantir » le maintien mais que tous les efforts sont menés (plan de sauvetage des petites lignes) au niveau de la Région pour maintenir cet axe, et donc réaliser les travaux au plus tôt.
--	--

<p>AGV-Association pour la promotion de la ligne SNCF Grenoble-Veynes : insiste sur l'idée de faire des travaux provisoires d'ici décembre 2020, car on voit des lignes qui ferment aujourd'hui... Elle estime que la Région a oublié les lignes interrégionales.</p>	<p>La Région précise qu'elle n'est pas à l'origine de cette situation. L'Etat est gestionnaire du réseau ferré national. La Région ne peut pas pallier toutes les carences de l'Etat. En ce sens, le plan de sauvetage vise justement, pour les petites lignes, souvent interrégionales, à maintenir ces axes indispensables à la cohésion territoriale.</p>
<p>AGV-Association pour la promotion de la ligne SNCF Grenoble-Veynes : s'interroge également sur les temps de parcours dégradés (limitation de vitesse sur certaines sections) qui pénalisent d'ores et déjà les usagers.</p>	<p>La Région répond qu'en la matière elle est tributaire avec la SNCF de l'état de l'infrastructure.</p>

Slides Etoile d'Annemasse : desserte en 2018 et évolutions en 2019 + St-Gervais – Vallorcine en 2019

<p>Collectif Culoz-Seysse-Léman Express : Nicolas DEPRESZ estime que Bellegarde n'est pas une gare centrale à la différence de la gare de Culoz. Le Collectif veut promouvoir le « bout de la ligne » Culoz. Cela peut permettre des facilités entre Chambéry et Lyon. Le Collectif souhaite prolonger le Léman Express jusqu'à Culoz. Il demande de faire pression pour que le Département de l'Ain participe financièrement.</p>	<p>La Région indique qu'elle a bien reçu le courrier du Collectif. A ce stade, le périmètre du projet Lemane Express s'étend jusqu'à la gare de Bellegarde. L'extension de la desserte en terminus à Culoz (ou autres solutions visant à renforcer la desserte des gares de Seysse et Culoz) pourrait toutefois faire partie d'un développement ultérieur : la remarque est prise en compte pour l'avenir, ceci d'autant que des investissements ont été réalisés sur la gare de Culoz.</p>
<p>ADTC-Chambéry : émet des doutes sur les délais de déploiement de la nouvelle tarification de Grenoble-Chambéry vers Eaux Vives, ainsi qu'Annemasse vers Lausanne (Lemane Express). Les CFF sont prêts au niveau informatique, mais ce n'est pas le cas côté français.</p>	<p>La Région indique que les moyens sont engagés afin que la nouvelle distribution soit attractive et opérationnelle à la mise en service du LEX fin 2019.</p>
<p>ADTC : regrette la trop faible fréquence des trains sur les lignes Lyon-Genève et Grenoble-Genève. Est-ce que la Région travaille à la compétitivité-attractivité du TER ?</p>	<p>La Région indique que l'offre Lyon-Genève sera renforcée à l'occasion de la mise en service du Lemane Express en 2020. Concernant Grenoble-Genève, il existe d'ores et déjà des services consistants.</p>
<p>Une association s'interroge sur l'absence de 1^{ère} classe dans le Sillon alpin ? La ligne est internationale, il y a des clients qui pourraient être intéressés par la 1^{ère} classe. Il existe un marché qui permettrait d'avoir des recettes en 1^{ère} classe.</p>	<p>La Région indique qu'une décision a été prise en 2014 sur le périmètre rhônalpin afin de proposer la « classe unique » à l'exception des relations Intercités entre Lyon et les principales agglomérations régionales. Un retour à la situation antérieure n'est pas envisagé à ce jour et réduirait l'attractivité du service pour</p>

	l'ensemble des autres usagers, en particulier les abonnés.
L'ADUT : interroge sur la liaison entre la gare de Lyon Perrache et la gare de Lyon Part-Dieu. Elle demande quel est l'avancement de la discussion avec le SYTRAL (TCL) pour prendre le métro à la gare de Jean Macé (travaux engagés pour éviter de traverser la voirie ?).	Les aménagements de voirie aux abords de la gare Jean Macé ne relèvent pas de la Région.

IV. LES TRAVAUX SUR L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE (E. SALIOU - Région Auvergne Rhône-Alpes et G. CASTANO - SNCF-Réseau)

La Région présente le Plan de sauvetage des petites lignes soit une vingtaine d'opérations engagées (études et travaux) pour un montant total de 142M€ dont 74M€ pour la Région. Elle expose à titre d'exemple les travaux et/ou études engagées sur les axes Livron-Veynes et Grenoble-Vif

En complément de cette approche, SNCF Réseau fait un point sur les travaux programmés en 2019 et leurs conséquences sur les plans de transports (avec notamment la mise en accessibilité et l'allongement de quai dans 8 gares pour St-Gervais – Annecy – Annemasse, le renouvellement voie ballast pour Lyon – Chambéry – Albertville – Bourg-St-Maurice, la régénération de voie pour St-Gervais - Vallorcine).

Temps d'échanges - questions :

ADTC Grenoble : signale le problème de la desserte de l'étoile grenobloise avec des durées d'attente élevées (3 ou 4h) sans trains (ex. Grenoble – St-Marcellin). Pourquoi « rien n'est fait » au niveau régional ? Il n'y a pas que du domicile-travail ; il y a un besoin de cadencement en cours de journée .	Effectivement l'offre omnibus a des creux en matinée ; à noter que l'offre est plus continue l'après-midi et que l'offre longue distance (Valence-Grenoble-Chambéry-Annecy) propose un service continue toute la journée. Ce point peut être amélioré, mais la priorité a été de faire mieux fonctionner l'offre existante avant de rajouter des trains.
Une association demande l'avis de la Région au sujet du PDU de l'agglomération grenobloise . Elle s'interroge par ailleurs sur le financement du TER en agglomération .	La Région s'occupe du TER et de l'investissement ferroviaire. Le PDU relève de l'agglomération. Toujours est-il qu'à ce stade des études sont bien menées avec la Région et les acteurs locaux dont le SMTC afin de définir les investissements nécessaires afin de fiabiliser/développer à moyen et long terme. Ce territoire est très dynamique : des échanges étroits ont lieu avec les partenaires transports locaux pour coordonner les actions. La Région indique que les agglomérations n'interviennent pas à ce stade dans les financements des TER (exemple : SYTRAL et périurbain Lyonnais où le SYTRAL n'est pas financeur).

Slides Plan de sauvetage des petites lignes + Travaux sur le réseau en 2019

<p>Association des usagers de la ligne 53 en Maurienne : estime que les travaux sur la Maurienne liés au Lyon-Turin vont s'accroître ; il faudrait travailler en amont. Est-ce qu'il y aura une mise en oeuvre de la desserte en lien avec les associations ?</p>	<p>La SNCF répond que fin 2020, l'information sur le réseau structurant sera donnée ; il n'est pas possible à ce jour de donner une réponse précise concernant la Maurienne.</p>
<p>ADUT : s'exprime au sujet des travaux sur Lyon-Grenoble. Cela s'est mal passé en 2018 pour la remise en circulation. Elle demande si, en matière de politique commerciale, un geste pourrait être fait pour les usagers.</p>	<p>La SNCF reconnaît que la situation n'est pas bonne et indique que des actions sont actuellement menées avec SNCF-Réseau pour rétablir les choses.</p>

V. **OFFRE INTERURBAINE (TITS) : BILAN 2017 ET ORIENTATIONS 2018 (J-F LENNOZ, Région Auvergne Rhône-Alpes)**

Ce point initialement programmé n'a pas été présenté (délai de la réunion). Il est toutefois repris dans la présentation en pièce-jointe.

Temps d'échanges - questions :

<p>Une association : concernant l'expérimentation du GNV, demande quelle évolution a été constatée avec une flotte composée de seulement 9 bus.</p>	<p>La Région répond qu'il faut bien commencer et que deux constructeurs ont répondu ; la Région a acheté des cars au GNV qui n'existaient pas auparavant. De plus, la Région veut aller plus loin, il y a beaucoup à faire ; elle souhaite aussi aller vers l'hydrogène.</p>
<p>La FRAPNA Savoie : Michel LEVY s'exprime au sujet des lignes Belley-Chambéry qui passent par le Bourget du Lac : les bus peuvent maintenant s'arrêter au Bourget du Lac, mais il faut réserver la veille avant midi ; c'est incohérent et lourd pour faire une dizaine de km.</p>	<p>La Région répond qu'il s'agit d'une solution transitoire à titre palliatif : La Région a autorisé ce fonctionnement sur réservation ; il s'agit de grands véhicules, essentiellement utilisés par des scolaires.</p>
<p>Une association : signale que les transports des départements de la Savoie et Haute-Savoie ont été repris sans modification ; c'est le cas des bus entre ces deux départements. Il faut trouver une amélioration pour cette situation interterritoriale.</p>	<p>La Région répond qu'il s'agit bien évidemment d'un enjeu majeur pour les années à venir. L'urgence consistait dans l'immédiat à assurer la continuité de service.</p>

VI. SERVICES AUX VOYAGEURS (S. DEBARD, Région Auvergne Rhône-Alpes)

La Région présente brièvement les principales actions menées pour améliorer la qualité de service aux usagers du TER avec notamment :

- Le renforcement de l'intermodalité par l'extension de la communauté Oûra ! de 21 à 40 partenaires en 2019
- Le déploiement de la billettique OûRA! sur de nombreux réseaux des Alpes
- Tendre à moyen terme à un seul outil d'information en ligne (Oura.com) et au déploiement d'un appli mobile régionale OûRA! en 2019
- Soutenir l'animation du covoiturage régional et Mov'Ici

La SNCF expose également les nouvelles dispositions envisagées pour la régularisation à bord à compter de 2019.

Temps d'échanges - questions :

<p>Une association : se demande quelle est la place de MOV'ICI par rapport à BLABLACAR : balbutiante, significative ?</p>	<p>La Région répond qu'elle n'a pas pour but de concurrencer BLABLACAR ; il s'agit ici d'une alternative à l'autosolisme développée depuis plusieurs années en interne, dédiée à la courte distance (domicile/travail).</p>
<p>Le Collectif de la défense et de la promotion du train avant-pays savoyard constate qu'il y aurait environ 30 gares sans moyens de distribution ; que prévoit la Région concernant le nouveau dispositif de régularisation à bord ? Il estime que pour éviter des problèmes de régularisation, il faudrait systématiquement un distributeur dans ces gares. L'association souhaiterait avoir un échancier. A la gare de Lépin, il n'y a pas de machine et cela veut dire une majoration du prix du billet à bord du train.</p> <p>Une autre association fait remarquer que ce nouveau système est problématique concernant les personnes âgées, les PMR et les touristes. Il y a une difficulté pour savoir comment payer. Quelle est la position de la Région ?</p>	<p>La SNCF répond que ce nouveau système de régularisation doit améliorer la règle (la rendre plus lisible). Il faut se présenter au contrôleur. L'objectif est de lutter contre la fraude. De plus, il existe des solutions d'achat sur Internet.</p> <p>La Région indique qu'il s'agit d'un dispositif national décidé par la SNCF. Dans tous les cas, il s'agira de veiller à ce que les usagers puissent prendre le train dans de bonnes conditions, ce qui induit d'en savoir plus sur les dispositions tarifaires concernant la « régularisation à bord ».</p> <p>Cette question se pose d'autant plus sur les lignes et/ou gares où les solutions de distributions sont parfois limitées.</p> <p><i>Post-réunion : La Région a refusé l'application de cette disposition nationale en l'état. La majoration du prix du billet à bord ne sera pas appliquée pour les usagers montant dans une gare sans DBR ou guichet. Un communiqué de presse a été adressé aux associations et partenaires concernés courant février à ce sujet.</i></p>

VII. **AMENAGEMENTS DANS LES GARES (B. ROBERT, Région Auvergne Rhône-Alpes)**

La Région présente les principales actions menées ou à venir sur les gares et pôles d'échanges en Région : projets de PEM d'Annemasse, Chambéry, Thonon-les-Bains, et St-Jean-de-Maurienne ; aménagement des 20 gares françaises du Léman Express, études sur l'étoile grenobloise, etc...

Les actions régionales pour les gares et la mobilité sont également présentées (SDAP, contrat gares, ViaRhôna).

Temps d'échanges - questions :

<p>ADTC : à propos du Transisère et de la ligne Express 2 : comment vont être traités les problèmes concrets des usagers (tarification, positionnement des arrêts) ? Il faudrait un minimum d'échanges, qui n'existent pas aujourd'hui (la concertation de ce jour n'est pas suffisante). De plus, à qui s'adresser pour les problèmes de cars interurbains ? Ils sont mal traités aujourd'hui.</p>	<p>La Région note ces interrogations. Une fois encore, il s'agissait dans un premier temps d'assurer la continuité de service lors des transferts de compétences. Les difficultés existantes en provenance des réseaux interurbains seront analysées et traitées dans les années à venir. Les comités de concertation seront précisément les lieux pour en parler, avec des interlocuteurs techniques des « ex » départements.</p>
<p>Collectif de la défense et de la promotion du train avant-pays savoyard : s'interroge sur la fermeture du Bâtiment Voyageurs et demande l'installation d'un DBR à Lépin.</p>	<p>La SNCF explique qu'elle évalue les projets portés (par une commune, un privé...) en tenant compte des espaces fermés. La Région répond qu'elle va regarder avec la SNCF (Gares & Connexion) et les communes concernées. <i>Post-réunion : la Région confirme qu'un DBR sera bien installé à Lépin avant l'été 2019.</i></p>
<p>Une association : s'exprime concernant la vidéoprotection au sujet de 3 à 4 faits de dégradations remontés. Elle indique le refus de la SNCF d'équiper en caméras certaines communes vandalisées.</p>	<p>La Région indique qu'il existe un dispositif ouvert à toutes les communes désireuses de s'équiper.</p>
<p>Une association : estime que le parking Cassine en gare routière de Chambéry, est trop petit. Elle demande aussi un parc relais gratuit.</p>	<p>La Région explique qu'aujourd'hui la gare routière est déplacée. 3 à 4 emplacements de cars seront aménagés en lien avec la gare. Une discussion est actuellement en cours avec l'agglomération de Chambéry pour préciser les dispositions du projet.</p>

CONCLUSION

La Région note les points ci-dessous en synthèse des échanges afin de les relayer à la Vice-Présidente en vue du prochain comité de mobilité Alpes :

- **Desserte de l'Avant-Pays Savoyard** : besoins urgents à court terme. Des réunions et rencontres seront organisées pour traiter le court terme et le Service Annuel 2020
- Une attente importante concernant **l'avenir de la ligne Grenoble-Veynes-Gap**
- **Un désaccord sur le dispositif SNCF de « régularisation à bord »** et le surcoût du billet pris à bord du train (dispositions nationales SNCF en matière de régularisation).
- **Demande d'une information anticipée et renforcée sur la concertation, les plans de transports adaptés (PTA) et les services annuels**
- **Demande de mise en œuvre d'un dispositif de dédommagement des abonnés TER sur les axes « malades »** (ex : Lyon-Grenoble-Chambéry)
- **Diverses demandes d'évolution de desserte : Grenoble-Genève/Genève-Chambéry/périmètre du LEX jusqu'à Culoz.**

La Région remercie les participants pour leur implication. Elle les invite à se saisir de la plate-forme contributive Civocracy qui sera prochainement ouverte pour déposer leurs propositions et remarques. Elle souligne, enfin, le rôle pivot/relais des associations afin d'identifier les sujets majeurs, étape indispensable à l'efficacité des nouvelles instances du dispositif de concertation.